

Zeitschrift:	Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung
Herausgeber:	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band:	61 (1986)
Heft:	1
 Artikel:	Grosse Flottenaktivitäten im Nordatlantik
Autor:	Kürsener, Jürg
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-713651

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Grosse Flottenaktivitäten im Nordatlantik

Major i Gst Jürg Kürsener, Lohn SO

Gleich dreimal haben im Verlaufe des Jahres 1985 umfangreiche Flottenaktivitäten der Sowjetunion, der USA und der NATO im Nordatlantik stattgefunden. Dabei kann nur ein Teil davon als Routine bezeichnet werden.

Wie schon die im Frühjahr 1984 überraschend und in grossem Umfange einsetzenden Sowjetmanöver (siehe Abb 1), waren auch die Bewegungen im Mai und Juli 1985 eher ungewöhnlich. Demgegenüber gehören das im September und Oktober erfolgte Seemanöver «Ocean Safari» der NATO sowie die amerikanische Flottenübung «Baltops» (für «Baltic Operations») im Baltischen Meer zu einer allzweijährlich stattfindenden Übungsserie, wenn auch 1985 Übungsszenario und Übungsraum etwas vom bisherigen Rahmen abwichen.

Auftakt der sowjetischen Übungsserie bildete die Verlegung einer acht Schiffe umfassenden Kampfgruppe unter Führung des 37 000-Tonnen-Flugzeugträgers «Kiev», die sich im Mittelmeer gebildet hatte und am 23.5.1985 durch die Meerenge von Gibraltar in den Atlantik lief. Auf ihrer anschliessenden Fahrt durch die Fäeroer-Shetland-Lücke nach Severomorsk und Polyarny (auf der Kola-Halbinsel) wurde sie durch einen von der NATO wohlorganisierten Einsatz von mehreren Kampfschiffen verschiedener Nationalitäten beschattet und überwacht. Portugiesische, kanadische, französische, britische, niederländische, deutsche, norwegische und amerikanische Flotten- und Marineflieger-einheiten teilten sich in diese Aufgabe. Die amerikanische Marine nahm diese sowjetische Verlegeübung sogar zum Anlass, den atomgetriebenen Raketenkreuzer «Mississippi» am 25.5. aus Norfolk in Virginia in Richtung Nordatlantik loszuschicken, wo das Schiff nach einer Hochgeschwindigkeitsüberfahrt den sowjetischen Verband nur eine knappe Woche später etwa 500 km nordöstlich Islands erreichte.

Der sowjetische Flugzeugträger, mit YAK-36-Senkrechtstartern «Forger» und neuen KA-27-«Helix»-Heliopfern an Bord, wurde seinerseits bei der Überwachung der NATO-Einheiten durch Langstreckenaufklärungsflugzeuge vom Typ «Bear D» unterstützt. Die NATO hatte ua auch das luftgestützte Radarüberwachungs- und Aufklärungssystem AWACS eingesetzt. Am 4. Juni 1985 lief der sowjetische Verband, neben der «Kiev», gehörten zwei «Kresta»-Kreuzer, drei «Sovremenny» und ein «Kashin»-Zerstörer sowie eine «Krivak»-Fregatte dazu, die Häfen der Nordflotte auf der Kola-Halbinsel an. Fast bis vor die Tore dieser Einrichtungen war ihnen der amerikanische Kreuzer «Mississippi» gefolgt. Die meist in zwei Gruppen und rund 100 km voneinander getrennt operierenden sowjetischen Schiffe waren im Bereich der Shetland- und Fäeroer-Inseln durch zwei Versorger mit Öl betankt worden. In NATO-Kreisen war zudem mit Interesse festgestellt worden, dass die «Forger» Senkrechtstarter wiederholt die Rollstarttechnik praktiziert hatten, was jetzt zur Annahme verleitet, dass auch die Sowjets über kurz oder lang die von den Briten entwickelte Sprungschanzenform am Bug der Flugzeugträger verwenden könnten. Wie sich später herausstellten sollte, hatte diese sowjetische Flottenbewegung der Vorbereitung einer weit grösseren Übung gedient.

Diese Übung umfasste rund 90 Über- und Unterwassereinheiten aus den Bereichen Nordflotte, Baltischenflotte und Schwarzmeerflotte und erreichte ihren Höhepunkt um den 20. Juli 1985, nachdem sie gegen Ende Juni mit dem Auslaufen ua von fast der Hälfte der Nordflotte begonnen hatte (siehe Abb 2). Dieses Manöver gehört zu den bisher grössten Übungen der Sowjetmarine und soll die weltweit durchgeführten Übungen «Okean 70» und «Okean 75» noch übertroffen haben, zumindest was den Teil im Nordatlantik betrifft. Während U-Boote eine Barriere zwischen Island, den Shetlands und Südnorwegen bildeten, simulierte ein sowjetischer Flottenverband einen NATO-Flugzeugträgerverband, der ua von einer kampfkraftigen Formation unter Führung des Flugzeugträgers «Kiev» und des nukleargetriebenen Raketenkreuzers «Kirov» in der südlichen Norwegensee bekämpft wurde. Ein weiterer Verband aus der Ostsee hatte die Überfahrt eines amphibischen Verbandes der NATO nach Norwegen simuliert. Über 100 Marineflugzeuge, landgestützte und solche von der «Kiev», unterstützten die Übungen. Das Thema

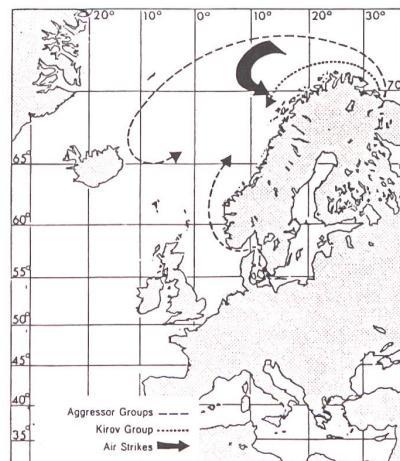


Abb. 1

war offensichtlich: Die Sowjets übten die Bekämpfung der Heranführung von Verstärkungen für die NATO-Nordflanke und den Versuch von NATO-Streitkräften, im Nordatlantik Seeherrschaft auszuüben. Gleichzeitig sollte der Kampf gegen die lebenswichtigen Seeverbindungswege USA–Westeuropa geübt werden. Abschliessend exerzierten Marineinfanteristen der Nordflotte eine amphibische Landung auf der Kola-Insel. Dieses Szenario lässt sich unschwer im Ernstfall als eine auf Norwegen abgezielte Aktion identifizieren. Der Ablauf der gesamten grossangelegten Aktion beweist die deutlich gestiegenen Fähigkeiten der Roten Flotte, umfassende Operationen zur See, auch abseits heimatnaher Gewässer, durchzuführen. Gegen 40 NATO-Schiffe, U-Boote und Flugzeuge hatten diese Grossübung der Sowjets sorgfältig verfolgt. Das Urteil des deutschen Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Wellershoff, war eher pessimistisch. Er meinte, diese Übung habe gezeigt, dass die USSR in der Lage sei, die NATO-Seeverbindungswege zu unterbrechen.

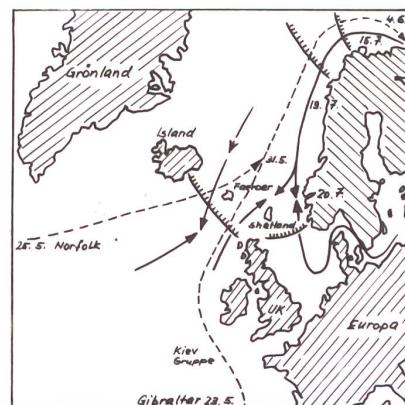


Abb. 2

Die sowjetischen Flottenaktivitäten im Nordatlantik 1985

- Die Verlegung einer acht Schiffe umfassenden Kampfgruppe unter Führung des Flugzeugträgers «Kiev» aus dem Mittelmeer zur Nordflotte (23.5.–4.6.1985). Permanente Beschattung durch NATO-Einheiten, ab 31.5. durch den atomgetriebenen Raketenkreuzer der US Navy «Mississippi», der Norfolk erst am 25.5. verlassen und den Atlantik mit einem «High speed run» überquert hatte.
- Die hauptsächlichsten Flottenbewegungen anlässlich der grossen Flottenübung der Sowjetmarine im Juli 1985 mit luftgestützter Bekämpfung von simulierten NATO-Trägerkampfgruppen westlich der Island-Schottland-Linie, mit seegestützter Bekämpfung von NATO-Kampfverbänden zwischen den Shetland- und Fäeroer-Inseln, mit der Bekämpfung einer aus der Ostsee (einen amphibischen NATO-Verband simulierenden) anfahrenden Kampfgruppe sowie mit vier U-Boot-Sperren – tief gestaffelt – auf den Höhen vom Nordkap, den Lofoten, den Linien Südnorwegen–Schottland sowie Island–Schottland.



1 Der britische Raketenzerstörer HMS «Newcastle» beschattet anlässlich der grossen Juli-Seemanöver der sowjetischen Kriegsmarine im Nordatlantik den Flugzeugträger «Kiev». Während dieser Manöver stürzte ein Senkrechtstarter «Forger» von der «Kiev» ab, und der Pilot konnte mit Hilfe der britischen Marine gerettet und zurückgegeben werden.

2 Als Vorbereitung der grossen Juli-Seemanöver der sowjetischen Kriegsmarine im Nordatlantik hatte im Mai ein acht Schiffe umfassender Kampfverband das Mittelmeer in Richtung Kola-Halbinsel verlassen. Während der Nordverlegung wurde die unter Führung des Flugzeugträgers «Kiev» (Hintergrund) stehende Formation permanent von NATO-Einheiten beschattet. Hier ist es der kanadische Zerstörer HMCS «Skeena».

3 Die sowjetische Kriegsmarine ist in den letzten Jahren beträchtlich erneuert und modernisiert worden. Neue Waffensysteme erlauben ihr auch, bisher nicht in Angriff genommene Aufgaben anzugehen. Zu solchen neuen Waffensystemen gehört auch dieser hochmoderne Raketenzerstörer «Otblichny» der «Sovremenny»-Klasse, der den Flugzeugträger «Kiev» während der Verlegung vom Mittelmeer zur Vorbereitung der grossen Juli-Seemanöver im Nordatlantik zur Kola-Halbinsel begleitete. Gut erkennbar ist von rechts nach links der Zwillingsturm 130 mm, der Werfer für See-Luft-Raketen des Typs SA-N-7 sowie neben der Brücke die Viererstartstufe für die Schiff-Schiff-Lenk-waffe des Typs SS-N-22.



Diese Herausforderung für die NATO und speziell für die amerikanische Flotte blieb nicht lange ohne Antwort. Vom 28. August bis 20. September 1985 fand unter Leitung des Alliierten Oberkommandos Atlantik (SACLANT) ein grosses Seemanöver statt, an welchem sich rund 160 Kriegsschiffe, hunderte von Kampfflugzeugen und gegen 80 000 Mann beteiligten. Die unter der Bezeichnung «Ocean Safari» laufende Übung hatte vor allem den Schutz der Seeverbindungswege über den Atlantik sicherzustellen, wo im Ernstfalle hunderttausende von Tonnen täglich zu traversieren hätten. Insgesamt wurden drei Handelskonvois gebildet und von U-Booten, Kampfflugzeugen und Überwasserkampfschiffen «angegriffen». Den Schutz der Konvois übernahmen die drei US-Flugzeugträger «Eisenhower», «America» und «Saratoga», wobei letzterer im Verlaufe der Übung zur 6. US-Flotte ins Mittelmeer verlegte. Ferner gehörten dem Verband das US-Schlachtschiff «Iowa» mit seinen neun 40,6-cm- Geschützen, 32 «Tomahawk»- und 16 «Harpoon»-Marschflugkörpern sowie der britische Flugzeugträger «Illustrious» an, der vor allem für den U-Boot-Abwehr-Schutz der Flugzeugträger sorgte.

An der Übung hatten neben anderen auch 38 britische und 10 französische Kriegsschiffe teilgenommen. Erstmals im Rahmen der «Ocean Safari»-Übungsreihe wurde eine aus zwölf Schiffen gebildete Kampfgruppe der US Navy, darunter der Flugzeugträger «America», in die Norwegensee entsandt, wo er – gegen U-Boote durch den britischen Träger «Illustrious» geschützt – während einer Woche übte. Damit sollte zweifellos der Sowjetunion signalisiert werden, dass die Norwegensee nicht kampflos preisgegeben würde.

Nach Abschluss von «Ocean Safari» begaben sich die vielen NATO-Schiffe zu Hafenbesuchen in ganz Nordeuropa. Die USA nutzten zudem die Gelegenheit, wie früher auch schon, um einen Kampfverband unter Leitung des Schlachtschiffes «Iowa» in das Baltische Meer zu entsenden, wo er unter nationaler Leitung an einer Übung teilnahm und zu verschiedenen Hafenbesuchen nordeuropäische Häfen, darunter vom 19.–25.10.1985 in Kiel, anlief.

Die gesamte Übungsaktivität der Sowjetunion, der USA und der NATO im Nordatlantik, in der Norwegen- und Nordsee führt deutlich die in den letzten Jahren stark gestiegene Bedeutung dieser Region vor Augen. Einerseits richtet sich das Hauptaugenmerk der zu grossen Teilen im einzigen eisfreien Hafen (mit direktem Zugang zum Atlantik) gelegenen sowjetischen Nordflotte auf die alliierten Seeverbindungen über diesen Ozean. Andererseits kann die Zufahrt dorthin aber nur gelingen, wenn diese Flotte ungestört entlang der nordnorwegischen Küste südwärts fahren kann. Dies heisst mit anderen Worten, dass Nordnorwegen eine einzigartige Schlüsselstellung zukommt. Die Bedrohung durch die Sowjetunion hat in den letzten Jahren durch den stark forcierten Ausbau der Sowjetflotte durch deren Oberbefehlshaber, Admiral der Flotte Gorskow, massiv zugenommen. Diese Erkenntnis hat sich auch bei der NATO und speziell bei den Amerikanern durchgesetzt. Nicht umsonst sind im Ernstfall massive Verstärkungen für Norwegen geplant, im Raum Trondheim wird sogar Kriegsmaterial für eine Marineinfanteriebrigade aus den USA eingelagert. Diese Verstärkungen dienen nicht nur dem Schutz der NATO-Nordflanke an sich, sie sind indirekt auch eine Art Vorneverteidigung gegen die gefährdeten Seeverbindungswege über den Atlantik. Mit dem Verhindern des Auslaufens der Sowjetflotte durch die Inseln Grönland–Island–Großbritannien ist es also nicht getan. Um die territoriale Integrität der NATO-Nordflanke sicherzustellen, um die erwähnten Verstärkungen heranzuführen, um das Auslaufen der sowjetischen Nordflotte möglichst frühzeitig verhindern zu können, muss der Kampf an Ort und Stelle, dh im hohen Norden, in der Norwegensee, geführt werden. Ob dies zweckmäßig mit amerikanischen Trägerkampfgruppen, Fachleute sprechen davon, dass mindestens vier notwendig wären, gewährleistet werden kann, ist umstritten. Selbst die amerikanische Marineführung scheint sich hier selber noch nicht im klaren zu sein. Immerhin demonstriert sie mit der Entsendung von Flugzeugträgern, dass dort eine Entscheidung gesucht werden könnte und dass man auch den militärisch-industriellen Komplex von Murmansk als mögliches Ziel zur Erlangung der Seeherrschaft mit in die Überlegungen einbezieht.

SCHWEIZERISCHE ARMEE

In den Urlaub mit der Bahn – Einheitspreis 5 Franken

Auf Beschluss des Bundesrates werden ab 1.1.1986 alle Angehörigen der Armee für Urlaubsfahrten in den Genuss der verbilligten Billette zum Einheitspreis von 5 Franken kommen.

Bekanntlich galt diese Regelung bisher lediglich für die Rekrutenschulen, die Unteroffiziers-, Offiziers-, Führer-, Feldweibel- und Pilotenschulen sowie die Einführungskurse der Hilfsdienste von mindestens vierwöchiger Dauer und die gleichgestellten Kaderkurse.

Wir haben uns mit Eugen Kaspar, dem Leiter des Extrazugsdienstes bei der Kreisdirektion III der SBB unterhalten. Der Extrazugsdienst – integriert im Militäreisenbahndienst – ist die Kontaktstelle zur Truppe für alle Belange der Bahntransporte, somit auch für den Urlauberverkehr.

Welches sind nach Ihrer Ansicht die Beweggründe, die zu dem Beschluss geführt haben?

Folgende Gründe dürften entscheidend gewesen sein:

- Die Sorge über die Auswirkungen von Verkehrsunfällen bei den Urlaubsfahrten stand bei den verantwortlichen Instanzen wohl an vorderster Stelle. Es gilt, das Unfallrisiko zu vermindern. Ein Blick in die Statistik zeigt nachstehendes Bild. 1984 waren im Zusammenhang mit den Urlaubsfahrten der Schulen keine, in den früheren Jahren, als die Regelung noch nicht in Kraft oder erst im Anlauf war, jährlich drei bis fünf Unfälle zu beklagen.
- Dann spielt bestimmt auch der Gedanke des Umweltschutzes mit. Der allgemeine Trend, die öffentlichen Verkehrsmittel vermehrt zu benutzen, ist unverkennbar.
- Das EMD kommt den Armeeangehörigen entgegen, die den Dienst weitab ihres Wohnortes leisten. Sie haben inskünftig nicht mehr den grössten Teil ihres Soldes für die Bezahlung des Urlaubsbilletes auf den Tisch zu blättern.
- Der Erfolg der Aktion bei den Rekrutenschulen ist offenkundig. Früher benützte jeder vierte Rekrut für seine Urlaubsfahrt ein öffentliches Verkehrsmittel, heute ist es durchschnittlich jeder zweite.
- Von Seiten der Truppe wurde immer wieder nach den Vergünstigungen analog der Regelung für die Rekrutenschulen gerufen. Auch auf Parlamentsebene sind in dieser Richtung Vorstöße lanciert worden.

Der Beschluss des Bundesrates wird den Bahnen an den Wochenenden einen bedeutenden Mehrverkehr bringen. Vermögen die Bahnen dieses Verkehrsaufkommen zu verkraften, sehen Sie Engpässe?

Für die Bahnen bedeutet die generelle Bezugsberechtigung der verbilligten Urlaubsbillette eine echte Herausforderung. Übrigens, der Gültigkeitsbereich erstreckt sich nicht nur auf die Strecken der SBB und Privatbahnen, auch die Reisepost und die konzessionierten Automobilunternehmungen sind eingeschlossen.

Engpässe sehen wir grundsätzlich keine, dh durch frühe vordienstliche Absprachen mit den Truppenkommandos in bezug auf die Abreitens- und Einrückungszeiten versichern wir, Engpässe, die vorab bei den Unternehmungen mit ausgesprochenen Saisonverkehrsspitzen eintreten könnten, zu eliminieren.

Kann der Wehrmann seinen Fahrausweis für die Urlaubsfahrt ohne besondere Formalitäten am Bahnhof schalter beziehen?

Beinahe. Die Vergünstigung gilt für die ordentlichen Wochenendurlaube, und zwar für Fahrten nach dem eigenen Wohnort oder demjenigen der Eltern. Die Billette werden mit einem besonderen Formular durch den Stab oder die Einheit gesammelt bei der nächstgelegenen Bahnstation bezogen und dann dem Wehrmann abgegeben. Pro Fahrausweis ist der Betrag von

fünf Franken zu bezahlen. Die Differenz zur halben Taxe – die Transportunternehmen haben Anspruch darauf – wird diesen, aufgrund der Listen, durch das EMD gutgeschrieben.

Es wird angestrebt, mehr Urlauber auf die Schiene zu lenken. Müsste der Hebel nicht bereits beim «Einrücken» angesetzt werden, dh dort, wo der Wehrmann sich zu entschliessen hat, seinen PW zu Hause zu lassen?

Eine berechtigte Frage. Vorab sei festgehalten, dass keine gesetzlichen Grundlagen bestehen, dem Wehrpflichtigen für das Einrücken, den Urlaub und die Entlassung die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel vorzuschreiben. Man kann nur empfehlen. Es liegt an uns, Hand für einfache Formalitäten zu bieten und für eine gute Präsentation unseres Fahrplanangebotes zu sorgen.

Und nun noch eine ganz erfreuliche Neuerung in dieser Richtung. Ab 1. Januar 1986 wird der Marschbefehl als gültiger Fahrausweis für das **Einrücken** und die **Entlassung** anerkannt, in beiden Richtungen über den gebräuchlichsten Weg. Für diese beiden Fahrten muss also kein Billett mehr gelöst werden.

Im weiteren werden wir mit den Truppenkommandos vermehrt vordienstliche Kontaktgespräche führen und soweit möglich für Einrücken und Urlaub Fahrplanauszüge erstellen. Diese Fahrpläne können dem Marschbefehl oder dem persönlichen Schreiben des Kommandanten an seine Leute beigelegt werden. Wir sind auch bereit, Extraleistungen in den Fahrplan einzubauen, dort, wo es erforderlich und zweckmäßig ist.

Haben Sie noch Wünsche oder Empfehlungen an die Wehrmänner?

Die Armee ist einer der bedeutendsten Bahnkunden. Das verpflichtet. Die Bahnen, die PTT sowie die konzessionierten Automobilunternehmungen und auch die Minibardienste werden alles daran setzen, dem Urlauber eine attraktive Transportleistung anzubieten. Es würde uns freuen, und wir hoffen, dass der Gedanke «Das nächste Mal mit der Bahn» durch den Wehrmann in die Familie, auf den Arbeitsplatz und in die Vereine getragen wird.

Noch ein Hinweis für die Truppenkommandos: Die Adressen und Telefonnummern der Extrazugsdienste (Kdo Eisb Betr Gr 1–3) sind in Ziff 238 der AOT (Ausbildung und Organisation in Truppenkursen) aufgeführt.

Wir danken Ihnen, Herr Kaspar, für Ihre Ausführungen und hoffen, dass das Entgegenkommen des EMD und die Anstrengungen der Bahnen Früchte tragen werden. Die Redaktion vom «Schweizer Soldat» Ho



Mabillard in der BRD



Der Ausbildungschef der Schweizer Armee, Roger Mabillard, besuchte im Oktober 1985 die Bundesrepublik Deutschland. Unser Bild zeigt Mabillard (links) in Bonn, wo er im Verteidigungsministerium vom Generalinspekteur der Bundeswehr, General Wolfgang Altenburg, empfangen wurde.



«Landesverteidigung im Jahr 2005»

Unter diesem Titel führt die Schweizerische Vereinigung für Zukunftsforschung (SZF) am 23./24. Januar 1986 in Rüschlikon eine Arbeitstagung durch. Sie besteht aus sechs Referaten, drei Podiumsgesprächen und der Arbeit in sechs Arbeitsgruppen.

Die Referate tragen die Titel «Welche Sicherheitspolitik für welche Zukünfte?», «Bedrohungsentwicklung und Antwort aus militärischer Sicht», «Kosten und Finanzierung künftiger Waffensysteme», «Braucht die Schweiz überhaupt eine Armee?», «Landesverteidigung in grösseren Zusammenhängen» und «Bedarfsgerechte Wehrtechnik zu wirtschaftlichen Bedingungen».

Tagungsprogramme sind erhältlich bei der SZF, Brunnenwiesli 7, 8810 Horgen (Tel 01 725 78 10).